

## **Service public de Wallonie** MOBILITÉ ET INFRASTRUCTURES

SPW MI 08.06.02 - Direction des routes de Charleroi

Rue de l'Ecluse, 22 - B-6000 Charleroi

Tél.: +32 (0)71 65 48 80 Fax: +32 (0)71 63 12 11

Levés: Dessin: HN5-B9-B13-1559-URB Présenté par le soussigné Ingénieur **Modifications** Indice Date Nature 0 21.11.2019 Première diffusion 1 13.03.2020 Modif suite aux réunions de concertation avec les riverains Vu et approuvé par le soussigné Ingénieur 2 30.10.2020 Demande de permis Directeur pour être annexé au C.S.C. n° 08.06.02 -Echelle(s) Classement

# N5

# **CHARLEROI - GERPINNES**

Aménagement d'une ligne de BHNS entre les PK 50,2 à 57,6

Annexe A - Notice d'évaluation des incidences sur l'environnement





# Notice d'évaluation des incidences sur l'environnement Contenu minimum

Le but du présent formulaire est, compte tenu des caractéristiques du projet et de sa localisation, d'identifier, décrire et évaluer de manière appropriée les incidences directes et indirectes du projet sur les facteurs suivants :

- a) la population et la santé humaine;
- b) la biodiversité, en accordant une attention particulière aux espèces et aux habitats protégés au titre de la directive 92/43/CEE et de la directive 2009/147/CE;
- c) les terres, le sol, le sous-sol, l'eau, l'air, le bruit, les vibrations, la mobilité, l'énergie et le climat;
- d) les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage;
- e) l'interaction entre les facteurs visés aux points a) à d).

Les incidences directes et indirectes du projet sur les facteurs énoncés ci-avant englobent les incidences susceptibles de résulter de la vulnérabilité du projet aux risques d'accidents majeurs et/ou de catastrophes pertinents pour le projet concerné.

## Cadre 1 - Demandeur

Nom: Charlier

Prénom : Michel

Qualité: Ingénieur Chef de Projet – Service Public de Wallonie – Mobilité et

Infrastructures – Direction des routes de Charleroi

Domicile : Rue de l'Ecluse, 22 à B-6000 Charleroi

Numéro de téléphone : 071 65 48 80

Numéro de télécopie : 071 63 12 11

Date de la demande :

#### A appliquer au cadre 2

#### Caractéristiques du projet :

Les caractéristiques du projet sont considérées notamment par rapport :

- a) à la dimension et à la conception de l'ensemble du projet;
- b) au cumul avec d'autres projets existants ou approuvés;
- c) à l'utilisation des ressources naturelles, en particulier le sol, les terres, l'eau et la biodiversité;
- d) à la production de déchets;
- e) à la pollution et aux nuisances;
- f) au risque d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné, notamment dus au changement climatique, compte tenu de l'état des connaissances scientifiques;
- g) aux risques pour la santé humaine dus, par exemple, à la contamination de l'eau ou à la pollution atmosphérique.

### Cadre 2 - Présentation du projet

Pour chacune des phases, décrire le projet selon les aménagements et constructions ou démolitions prévus en indiquant les principales caractéristiques de ceux-ci (superficie, dimensions, etc) :

Les principaux aménagements routiers sont décrits ci-après :

- Du giratoire Tirou au quai Arthur Rimbaud (accès au R9): La réalisation d'une voirie en revêtement hydrocarboné composée de 2x1 bandes ainsi que d'un site spécial franchissable pour autobus en béton vers Charleroi (prolongation du site existant), également accessible aux cyclistes. Une voie de tourne-à-gauche vers le R9 en provenance de Charleroi, allongée, est également prévue, tandis qu'une bande cyclable suggérée est matérialisée sur la voirie en sortie de ville et mise en évidence par un revêtement hydrocarboné d'une couleur gris clair. Les accotements sont réalisés dans la suite des aménagements réalisés dans le cadre du métro léger de Charleroi, poursuivant ainsi, la trame plantée et conservant les mêmes matériaux (zones de circulation en revêtement hydrocarboné, le solde étant constitué de pavés de béton de plusieurs teintes). La N5 devant franchir l'accès au R9 depuis le quai Arthur Rimbaud, une différence de niveau de maximum un mètre doit être reprise entre la N5 et les aménagements côté pair. Aussi, pour conserver des pentes compatibles avec le projet, un mur de soutènement d'environ 40 mètres est prévu entre le trottoir et les zones de stationnement.
- Du quai Arthur Rimbaud à la route de Philippeville: La N5 étant située sur des ponts, les interventions sont réduites. Ainsi, les éléments linéaires existants et trottoirs sont maintenus, seuls les revêtements de voirie et les marquages sont renouvelés. La voirie est constituée de 2x1 bandes en revêtement hydrocarboné bordées de sites spéciaux franchissables dans les deux directions, accessibles aux cyclistes. Dans les passages les plus étroits, le site spécial franchissable en sortie de ville est remplacé par une bande ou piste cyclable, selon l'emprise disponible. A noter encore que le revêtement des sites spéciaux franchissables est constitué de revêtement hydrocarboné d'une couleur gris clair et qu'à l'approche de l'accès au R9, il est remplacé par une bande bus, permettant donc son utilisation par les véhicules qui tournent à droite vers le R9.
- De la route de Philippeville à la rue de Couillet: La voirie est composée de 2x1 bandes de circulation séparées par un ilot. Vers Charleroi, une piste cyclable est matérialisée par un revêtement hydrocarboné d'une couleur gris clair, tandis qu'un site spécial franchissable, accessible aux cyclistes, est prévu en sortie de ville. A l'approche du carrefour avec la rue de Couillet, il laisse place à une voie mixte afin de permettre la création d'une voie de tourne-à-

- gauche vers la rue de Couillet. La voirie est bordée d'une zone de stationnement longitudinale (en sortie de ville) dans laquelle sont insérés des arbres (un toutes les deux places de stationnement). Ces places de stationnement disposent d'un revêtement en pavés de béton. Des trottoirs en pavés de béton complètent cet aménagement.
- De la rue de Couillet à la route de Châtelet : La voirie est composée, dans chaque sens, d'une voie mixte en revêtement hydrocarboné et d'un site spécial franchissable en béton qui est accessible aux cyclistes. Selon le contexte, des ilots (plantés ou non) ou une voie centrale permettant les mouvements de tourne-à-gauche vers les nombreux commerces. Au niveau des commerces dont les bâtiments sont en retrait par rapport à la voirie et disposant donc de zones de stationnement entre la voirie et leur bâtiment, il est prévu de compléter les aménagements par la plantation d'un alignement d'arbres en terrain privé. Le cas échéant, une réorganisation de la zone de stationnement est prévue ainsi que le déplacement des enseignes publicitaires. De plus, des contacts ont été pris par la Ville de Charleroi avec les différents propriétaires afin de pouvoir aboutir à des conventions relatives à l'entretien de ces plantations, en cours d'élaboration. La seconde configuration se retrouve dans les zones où des habitations sont présentes, pour lesquelles du stationnement en voirie doit être maintenu. Ainsi, la voirie est bordée d'une zone de stationnement longitudinale dans laquelle sont insérés des arbres (un toutes les deux places de stationnement). Ces places de stationnement disposent d'un revêtement en pavés de béton. Des trottoirs en pavés de béton complètent cet aménagement. Enfin, une poche de stationnement de 29 places est prévue à proximité de l'esplanade René Magritte (côté pair de la voirie). Elle est constituée de zones de circulations en revêtement hydrocarboné et de zones de stationnement en dalles-gazon.
- Au niveau du carrefour avec la route de Châtelet : En sortie de ville, le site spécial franchissable laisse place à une voie mixte afin de permettre la création d'une voie de tourne-à-gauche vers la route de Châtelet. Dans l'autre sens, afin d'optimiser le fonctionnement du carrefour, le mouvement de tourne-à-gauche vers la route de Châtelet est interdit. Cela permet notamment le maintien d'une bande bus, également utilisée pour le tourne-à-droite vers Châtelet. Une attention particulière a été portée, dans les secteurs suivants, à éviter tout transit parasite par l'intérieur du quartier résultant de la suppression du mouvement.
- De la route de Châtelet à la rue de Nalinnes : Dans cette zone très densément bâtie, la voirie est composée, dans chaque sens, d'une voie mixte en revêtement hydrocarboné et d'un site spécial franchissable en béton qui est accessible aux cyclistes. Elle est bordée d'une zone de stationnement longitudinale (sens en sortie de ville) dans laquelle sont insérés des arbres (un toutes les deux places de stationnement). Ces places de stationnement disposent d'un revêtement en pavés de béton. Des trottoirs en pavés de béton complètent cet aménagement. Deux zones particulières sont relevées : Le carrefour avec les rues des Hauchies et du Transvaal, où une coupure totale par rapport à la N5 est prévue, ce qui permet de dégager de l'espace pour du stationnement et d'éviter tout transit par le quartier. A noter que deux ensembles de six boxes pour vélos sont également prévus sur cette place. La seconde zone particulière est située à l'approche de la rue de Nalinnes où le site spécial franchissable vers Charleroi est supprimé au profit d'une seconde zone de stationnement longitudinale.
- Au niveau du carrefour avec la rue de Nalinnes et du Coucou : Vu les modifications de circulation depuis le carrefour avec la route de Châtelet, ce carrefour devient la porte d'entrée, depuis le Sud, au quartier situé entre la route de Châtelet, la N5 et le R3, et est donc totalement réaménagé. Ainsi, un nouveau carrefour giratoire est prévu, nécessitant l'expropriation d'un terrain sur lequel se trouvait une pompe à essence, depuis dépollué, ainsi que la mise à sens unique, depuis la N5, de la rue du Coucou. Ce faisant, le mouvement de tourne-à-gauche vers le centre commercial Bellefleur en venant de Charleroi est supprimé. En sortie du centre commercial, seul le mouvement de tourne-à-droite est autorisé, le giratoire très proche permettant de repartir vers le Sud.

- De la rue de Nalinnes au giratoire sous le R3: Hormis à l'approche du nouveau giratoire, la voirie est composée, dans chaque sens, d'une voie mixte en revêtement hydrocarboné et d'un site spécial franchissable en béton qui est accessible aux cyclistes. Elle est bordée d'une zone de stationnement longitudinale (sens en sortie de ville) dans laquelle sont insérés des arbres (un toutes les deux places de stationnement). Ces places de stationnement disposent d'un revêtement en pavés de béton. Des trottoirs en pavés de béton complètent cet aménagement. La sortie du centre commercial Bellefleur en tourne-à-gauche vers le Sud n'est plus possible, ce mouvement étant reporté dans le nouveau carrefour giratoire, qui permet d'effectuer un rebroussement. A noter encore qu'à partir de l'école, un ilot central planté d'un alignement d'arbres, remplace la zone de stationnement longitudinale et sécurise la traversée piétonne.
- Au niveau du giratoire sous le R3 : Vu les importantes charges de trafic, un carrefour giratoire doit être maintenu. Si le fonctionnement général du carrefour est inchangé, plusieurs adaptations sont toutefois prévues dans les aménagements. Tout d'abord, à l'approche du giratoire, aussi bien en entrée qu'en sortie de ville, des sites spéciaux franchissables sont prévus. Par ailleurs, vu les diminutions des possibilités de stationnement tant au Nord qu'au Sud du giratoire, une poche de stationnement est prévue à proximité de l'école, tandis que le parking à proximité de la banque ING est réorganisé et agrandi. Des garages à vélos sont prévus dans chacune de ces deux poches de stationnement. Enfin, un nouveau P+R en ouvrage est prévu sous le viaduc du R3, parallèlement à l'avenue de l'Armée française. Pour optimiser son fonctionnement et sa capacité, le diamètre du giratoire a été diminué (rayon extérieur de 35 mètres) et centré sur les piles du pont. Enfin, signalons encore la prise en compte du projet de ring vélo. Une liaison sécurisée, à double sens, en dehors de la circulation et confortable entre la rue des Haies et la rue de Gilly est prévue dans le projet, une piste cyclable en accotement ceinturant la totalité du giratoire. Ce faisant, l'ouverture à deux voies depuis la rue de Gilly vers le giratoire a dû être limitée à l'approche immédiate du giratoire (et plus au départ de la sortie du centre commercial). De même, une rampe pour cyclistes a été prévue entre la rue du Congo et cette piste cyclable pour encore mieux liaisonner les itinéraires cyclables.
- Parking en ouvrage sous le R3 (P+R du R3): Un parking en ouvrage de 288 places (dont 8 PMR), sur quatre niveaux (rez-de-chaussée et trois étages) est prévu sous le viaduc du R3, à l'Est de la N5. Constitué d'une structure en béton armé coulé en place (dalles et colonnes) totalement indépendante du viaduc autoroutier, un habillage de façade métallique en inox (treillis en tissu plat à fine mailles (Ø5 mm) sur structure) complète cet ouvrage. Le parking dispose de trois barrières d'accès (deux accessibles depuis le giratoire via la rue de Gilly, la troisième depuis l'Est, sur l'Avenue de l'Armée Française) et de trois barrières de sortie (deux vers le giratoire, via l'Avenue de l'Armée Française, et une vers l'Est via la rue Joseph Wauters). Une rampe montante est prévue côté Est, la rampe descendante étant côté Ouest. La circulation dans le parking s'effectuant à sens unique (sens Est-Ouest, sauf pour le rez-de-chaussée), les places de parking sont orientées à 80°, ce qui facilite le stationnement et évite toute circulation à contre-sens. D'un point de vue piétons, trois cages d'escaliers ainsi qu'un ascenseur PMR (dimensions intérieures : 1,60 x 2,40 m) permet d'accéder aux différents étages du parking. A chaque niveau, de larges bandes colorées, identifient les cheminements piétons. Un système de marquage et de balisage vers les places de stationnement libres est prévu, les locaux techniques et automates étant prévus au rez-de-chaussée du parking. Les dispositifs de prévention incendie seront mis en place en concertation avec le Service Régional d'Incendie. La conception du parking permet cependant déjà de le considérer comme « ouvert ». De plus, une analyse spécifique a également été réalisée vis-à-vis du viaduc autoroutier : le cas d'un incendie d'un véhicule situé au dernier niveau du parking a été étudié. La note de calcul, jointe en annexe de la présente demande, conclut bien à l'absence de dommage à la structure du viaduc autoroutier. Enfin, signalons que, pour optimiser la capacité du parking, le tronçon de la rue Joseph Wauters sous le viaduc est déplacé d'une travée vers l'Est.

- Du giratoire sous le R3 à la place de la Queue: En provenance de Charleroi, la voirie est composée deux bandes de circulation (une venant du giratoire, l'autre du bypass du giratoire), qui doivent se rabattre en une seule bande au niveau de la rue du Vivier et permettre la création d'une voie de tourne-à-gauche sécurisée par un ilot vers la Place de la Queue. Une zone de stationnement, en revêtement hydrocarboné, a également été prévue. Vers Charleroi, la voirie est composée d'une voie mixte en revêtement hydrocarboné et d'un site spécial franchissable en béton qui est accessible aux cyclistes. A l'approche du giratoire, les cyclistes sont déviés en accotement et passent à l'arrière de l'arrêt de bus. Des trottoirs en pavés de béton complètent cet aménagement. A noter encore que, vu la densité du trafic sortant de Charleroi, l'emprise disponible et la pente de la voirie, aucun aménagement ne peut être offert aux cyclistes. Un balisage sera prévu pour ces derniers par les quartiers (rues de l'Amérique, de la Cité Jardin, Jean Jaurès, Jules Destrée et du Tunnel) pour contourner cette zone.
- De la place de la Queue à l'allée des Lacs : En provenance de Charleroi, la voirie est composée d'une bande de circulation mixte en revêtement hydrocarboné et, dans certains tronçons, d'une voie de tourne-à-gauche et/ou d'insertion, également en revêtement hydrocarboné. Vers Charleroi, la voirie est composée d'une voie mixte en revêtement hydrocarboné et d'un site spécial franchissable en béton qui est accessible aux cyclistes. Selon la configuration, une (si voie de tourne-à-gauche ou arrêt de bus) ou deux zones de stationnement longitudinales dans lesquelles sont insérés des arbres (un toutes les deux places de stationnement) sont prévues. Des trottoirs en pavés de béton complètent cet aménagement. Tout comme dans le tronçon précédent, vu la densité du trafic sortant de Charleroi, l'emprise disponible et la pente de la voirie, aucun aménagement ne peut être offert aux cyclistes avant la rue du Tunnel. Un balisage sera prévu pour ces derniers par les quartiers (rues de l'Amérique, de la Cité Jardin, Jean Jaurès, Jules Destrée et du Tunnel) pour contourner cette zone. A partir de la rue du Tunnel, une piste cyclo-piétonne est prévue en sortie de ville jusqu'après l'allée des Lacs où démarre un site spécial franchissable accessible aux cyclistes.
- De l'allée des Lacs à l'Institut Notre-Dame de Loverval : La voirie est composée, dans chaque sens, d'une voie mixte en revêtement hydrocarboné et d'un site spécial franchissable en béton qui est accessible aux cyclistes. Une zone de stationnement, en revêtement hydrocarboné, est prévue en entrée de ville. Elle doit notamment servir de dépose-minute pour l'Institut Notre-Dame de Loverval.
- Au niveau de l'Institut Notre-Dame de Loverval: Un nouveau carrefour à feux permet la sécurisation du carrefour avec les allées des Templiers et Notre-Dame de Grâce. La voirie est toujours composée, dans chaque sens, d'une voie mixte en revêtement hydrocarboné et d'un site spécial franchissable en béton qui est accessible aux cyclistes. Pour ce faire, l'accès carrossable à l'IND a été déplacé au-delà de la zone d'entrée actuelle (en quittant Charleroi) tandis que l'extrémité de l'allée Notre-Dame de Grâce est mise à sens unique vers la N5, avec obligation de tourne-à-droite vers Bultia, ce qui empêchera tout transit par les quartiers. Un sens unique limité permet toutefois aux cyclistes de rejoindre l'Allée Notre-Dame de Grâce depuis la Chaussée de Philippeville. Ainsi, les arrêts de bus sont implantés, dans les deux directions, en sortie du carrefour. La zone de stationnement actuelle le long de l'IND est supprimée au bénéfice d'une nouvelle zone de stationnement, en revêtement hydrocarboné, dans le sens de la sortie de ville. Elle doit notamment servir de dépose-minute. Enfin, des ilots non franchissables sont prévus à l'axe de la voirie pour éviter les manœuvres de demi-tour intempestives.
- De l'Institut Notre-Dame de Loverval au giratoire « Ma Campagne » : La voirie est composée, dans chaque sens, d'une voie mixte en revêtement hydrocarboné et d'un site spécial franchissable en béton (latéral), qui facilite les manœuvres pour accéder aux propriétés riveraines, et qui est accessible aux cyclistes. De part et d'autre des giratoires (Allée des Sports et Ma Campagne), les sites spéciaux franchissables sont interrompus pour conserver une capacité suffisante au droit de ces carrefours. De plus, la géométrie du giratoire « Ma Campagne » est revue pour remettre aux normes l'actuel giratoire provisoire. Enfin, la voirie est bordée, dans les

- deux directions, d'un trottoir en pavés de béton. A noter encore que, pour rendre ces trottoirs les plus confortables possibles, l'acquisition d'emprises est nécessaire dans la zone de la Drève des Dominicains, des deux côtés de la voirie. Il en va de même à hauteur de la maison de retraite des Amarantes ou un dévoiement de la voirie vers le Sud a été prévu pour pouvoir créer un ilot au centre de la voirie et sécuriser la traversée piétonne.
- Zone du terminus bus et du P+R paysager : Un terminus pour autobus en béton (destiné au BHNS, mais également accessibles aux autres lignes du TEC) et un P+R paysager sont prévus au Sud-Est du giratoire « Ma Campagne ». Situé dans un terrain boisé, une attention toute particulière est portée à l'intégration paysagère de l'ensemble. En plus du mobilier classique présent à un arrêt de bus, un garage à vélos est également prévu. Le P+R est constitué de zones de circulation en revêtement hydrocarboné et de zones de stationnement en dalles-gazon (à l'exception des places réservées aux PMR qui sont en pavés de béton). L'accès au terminus se fait par un carrefour à feux qui permet de sécuriser le croisement des bus avec les véhicules provenant du Sud. Ce carrefour à feux permet aussi d'accéder au P+R depuis Charleroi et d'en sortir. Afin de favoriser au maximum l'utilisation du P+R, les véhicules provenant du Sud pourront emprunter la voie de droite qui sera réservée aux bus et au tourne-à-droite vers le P+R et éviteront donc le carrefour à feux. Le long des habitations, une frange densément plantée de dix mètres de largeur complète l'aménagement et permet une meilleure isolation des habitations par rapport au P+R. Enfin, un local sanitaire destiné aux chauffeurs de bus est prévu. Il sera constitué de façades en crépi ou béton et sera de teinte neutre pour le rendre le plus discret possible.
- Piste cyclable vers Bultia: Les charges de trafics au-delà du giratoire « Ma Campagne » sont telles qu'il n'était pas raisonnable d'étendre la ligne de BHNS jusqu'au Bultia. De plus, aucun terrain dans cette zone ne permet d'accueillir un P+R attractif. Plus de détails concernant cette problématique sont disponibles dans la note mobilité fournie à l'annexe B de la présente demande de permis d'urbanisme. Aussi, une piste cyclable bidirectionnelle permet de poursuivre les aménagements spécifiques aux modes doux jusqu'au giratoire du Bultia. Implantée à l'Est de la voirie, elle en est totalement séparée jusqu'à l'Allée des Peupliers. Entre l'Allée des Peupliers et le giratoire du Bultia, vu la présence des nombreux commerces, la piste cyclable bidirectionnelle est implantée le long de la voirie. Au niveau du giratoire du Bultia, de nouveaux aménagements cyclables sont prévus sur tout le pourtour du giratoire, en ce compris dans les traversées de voiries.

Les largeurs suivantes ont été convenues lors des études pour la conception des aménagements :

- Largeur des filets d'eau : 30 cm, ce qui donne un caractère plus urbain. Une attention particulière sera cependant donnée, en phase projet, au bon dimensionnement du nombre d'avaloirs.
- Pas de marquages en bord de voirie, ce qui donne également un caractère plus urbain.
- Largeur minimale d'une voie VP (sans cyclistes) : 2,90 m.
- Largeur minimale d'une voie VP (avec cyclistes) : 2,20 m + 0,90 m (piste cyclable) + 0,30 m (zone de sécurité), soit un total de 3,40 m.
- Largeur minimale des voies de tourne-à-gauche : 2,50 m, ce qui permet d'intégrer les marquages nécessaires. Cette largeur est portée à 2,75 m si de nombreux poids lourds sont susceptibles d'emprunter cette voie.
- Largeur minimale d'un ilot sur une traversée piétonne : 1,50 m, mais idéalement 2,00 m.
- Distance minimum entre ilots: 2,75 m (hors filet d'eau).
- Largeur des places de stationnement longitudinales : 2,00 m.
- Largeur d'un quai bus : 2,40 m + la largeur nécessaire pour un dispositif de retenue (si nécessaire).

A noter encore que les arrêts de bus, d'une longueur de 30 mètres, ce qui permet d'accueillir un bus articulé et un bus simple, sont tous PMR et mis en évidence par une bordure enterrée matérialisant, sur le trottoir, le pourtour du quai.

De même, du mobilier urbain spécifique aux cyclistes est prévu, comme mentionné ci-avant et représenté sur les vues en plans. Outre les classiques arceaux pour vélos, ce mobilier spécifique consiste en :

- Des garages pour vélos : Locaux situés sur la voie publique accessibles aux personnes et destinés au stationnement sécurisé des vélos et dont l'accès est contrôlé. De dimensions approximatives au sol de 4 à 5 m sur 6 à 7 m pour une hauteur approximative de 2,5 m et pouvant accueillir un maximum de 36 vélos, le rangement des vélos se fera dans des racks à deux niveaux. Les parois des garages, au maximum à clairevoie (minimum 50% de la surface), seront constituées de caillebottis métalliques laqués (RAL 7021 structuré mat) tandis que les toitures seront plates en bac acier galvanisé.
- Des ensembles de six boxes pour vélos: Consignes individuelles à vélos situées sur la voie publique, chaque box permettant d'y entreposer un vélo standard ou électrique ainsi que l'équipement complet du cycliste (casque, sac à dos, veste, chaussures, etc.). De dimensions approximatives au sol de 2,30 m sur 5,40 m pour une hauteur approximative de 1,30 m pour six boxes, chaque boxe pourra accueillir un vélo. Les parois et toitures des boxes seront constituées d'acier laqué (RAL 7021 structuré mat).

Des exemples de ces deux équipements, issus du marché de services de la Ville de Charleroi ayant pour objet la mise à disposition, le placement et l'entretien de mobilier urbain sont repris cidessous :



Enfin, concernant les réseaux des impétrants, l'éclairage public sera entièrement renouvelé, tandis que des études de renouvellement des réseaux enterrés et aériens sont actuellement réalisées par les gestionnaires de réseaux concernés. De même, une analyse du réseau d'égouttage est en cours et mènera à des remplacements de canalisations existantes. En effet, certaines sont à une profondeur et/ou un état incompatible avec le projet.

Mention des divers travaux s'y attachant (déboisement, excavation, remblayage, etc....):

La réalisation du projet nécessite les interventions suivantes :

- Mise à blanc des zones actuellement non revêtues et abattage des arbres isolés non compatibles avec le projet.
- Déblais jusqu'en fond de coffre (après démolition des revêtements existants en voirie).
- Fouilles pour pose de câbles et conduites.
- Remblais locaux en terres végétales.
- Reconstitution des coffres et revêtements des voiries et trottoirs.

Mention des modalités d'opération ou d'exploitation (procédés de fabrication, ateliers, stockage...) :

Seules les techniques courantes de terrassement, de réalisation de fondations et de revêtement de chaussées sont utilisées. Les travaux seront réalisés conformément aux exigences du CCT Qualiroutes et du SPW ainsi que les plans listés en annexe du Formulaire de demande de permis d'urbanisme portant sur des travaux techniques (annexe 8).

Autre caractéristique pertinente :

Sans objet.

Joindre tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (croquis, vue en coupe, etc.).

#### A appliquer aux cadres 3 et 4

#### Localisation des projets :

La sensibilité environnementale des zones géographiques susceptibles d'être affectées par le projet est considérée en prenant notamment en compte :

- a) l'utilisation existante et approuvée des terres;
- b) la richesse relative, la disponibilité, la qualité et la capacité de régénération des ressources naturelles de la zone, y compris le sol, les terres, l'eau et la biodiversité et de son sous-sol;
- c) la capacité de charge de l'environnement naturel, en accordant une attention particulière aux zones suivantes :
- 1) zones humides, rives, estuaires;
- 2) zones côtières et environnement marin;
- 3) zones de montagnes et de forêts;
- 4) réserves et parcs naturels;
- 5) zones répertoriées ou protégées par la législation nationale : zones Natura 2000;
- 6) zones ne respectant pas ou considérées comme ne respectant pas les normes de qualité environnementale pertinentes pour le projet;
- 7) zones à forte densité de population;
- 8) paysages et sites importants du point du vue historique, culturel ou archéologique.

# Cadre 3 – Situation existante de droit en aménagement du territoire, urbanisme et patrimoine

Indiquer en surimpression sur le plan de secteur la destination et/ou périmètre du terrain : Voir plan n° HN5/B9/C13/1559/URB/0010 fourni dans la demande de permis d'urbanisme portant sur des travaux techniques (annexe 8).

Indiquer la destination du terrain au schéma d'orientation local (SOL) : /

Le terrain est-il situé :

- \* dans un permis d'urbanisation non périmé ? OUI NON
- \* dans un périmètre de protection et/ou inscrit sur une liste de sauvegarde¹? OUI NON
- \* à proximité d'un bien immobilier classé<sup>1</sup>, d'un site archéologique<sup>1</sup> ? OUI NON
- \* <u>dans</u> un périmètre de protection visé par la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature, modifiée notamment par le décret du 6 décembre 2001 relatif aux réserves naturelles ou forestières, sites Natura 2000 : /

<sup>1</sup> Voir le Code wallon du Patrimoine ou le décret du 23 juin 2008 de la Communauté germanophone relatif à la protection des monuments, du petit patrimoine, des ensembles et sites, ainsi qu'aux fouilles.

\* <u>à proximité</u> d'un périmètre de protection visé par la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature, modifiée notamment par le décret du 6 décembre 2001 relatif aux réserves naturelles ou forestières, sites Natura 2000 : /

Autre élément de sensibilité environnementale : /

#### Cadre 4 – Description du site avant la mise en œuvre du projet

Relief du sol et pente du terrain naturel : inférieure à 6%, entre 6 et 15 %, supérieure à 15 %

#### Nature du sol:

Les accotements existants sont soit en asphalte, soit en carreaux de béton. Une campagne de sondages est en cours afin de déterminer les nature et quantité des matériaux à évacuer lors des travaux.

Occupation du sol autre que les constructions existantes (friche, terrain vague, jardin, culture, prairie, forêt, lande, fagnes, zone humide...):

Outre les voiries existantes, le projet sera réalisé sur les terrains suivants :

- Entre la route de Couillet et la route de Châtelet, sur les parkings et abords des magasins disposant d'un recul très important : Réalisation de nouveaux alignements d'arbres en terrain privé, ainsi que les réorganisations des zones de stationnement qui en découlent. Enfin réalisation d'une poche de stationnement dans un terrain en friche face au LIDL.
- Au carrefour avec les rues des Hauchies et du Transvaal, sur une zone actuellement circulée : Coupure totale par rapport à la N5, avec l'aménagement de places de stationnement et la plantation d'arbres.
- Au niveau du carrefour avec la rue de Nalinnes et du Coucou, sur un terrain où se trouvait une pompe à essence, depuis dépollué : Aménagement d'un nouveau carrefour giratoire.
- Au niveau du giratoire sous le R3, dans une parcelle actuellement en friche : La réalisation d'un parking paysager à proximité de l'école.
- Au niveau du giratoire sous le R3, à l'angle de la chaussée de Philippeville et de l'avenue de l'Armée Française, dans une zone de stationnement et une zone plantée : Le réaménagement et l'extension d'un parking existant à proximité de la banque ING.
- Au niveau de l'Institut Notre-Dame de Loverval, dans une parcelle plantée : La réalisation d'un nouvel accès carrossable au-delà de la zone d'entrée actuelle (en guittant Charleroi).
- Environ 100 mètres au Sud du giratoire « Ma Campagne », dans des parcelles forestières : La réalisation du terminus pour autobus et d'un P+R paysager.

Présence de nappes phréatiques, de points de captage :

Sans objet.

Direction et points de rejets d'eau dans le réseau hydrographique des eaux de ruissellement :

Les eaux de surface de la chaussée sont récoltées au moyen d'avaloirs et de canalisations en voirie. Les zones de plantation ainsi que les zones de stationnement des P+R restent perméables (dalles-gazon) afin de limiter les rejets à l'égouttage.

Cours d'eau, étangs, sources, captages éventuels :

Sans objet.

Evaluation sommaire de la qualité biologique du site :

Les voiries, trottoirs et zones de stationnement sont complétement minéralisés. Cependant, on peut noter :

- Des terrains en friche en face du magasin LIDL ainsi qu'au niveau du giratoire sous le R3, à proximité de l'école ;
- Un espace planté d'arbres au niveau du giratoire sous le R3, à proximité de la banque ING ;
- Un espace planté d'arbres au niveau du nouvel accès carrossable à réaliser pour l'Institut Notre-Dame de Loverval ;
- Une forêt au Sud du giratoire « Ma Campagne » (intersection de la N5 avec la route de la Blanche Borne).

Evaluation sommaire de la qualité du site Natura 2000, des réserves naturelles ou forestières :

Sans objet.

Raccordement à une voirie équipée (route, égout, eau, électricité, gaz naturel, ...):

Les réseaux d'égouttage, de distribution d'eau, d'électricité, de gaz, de télédistribution et de téléphonie existent dans toutes les voiries concernées par le projet.

Le projet a été présenté aux différentes gestionnaires de réseaux présents dans l'emprise des travaux, qui étudient l'intérêt d'une extension de leur réseau et/ou du renouvellement de certains équipements. De plus, une partie des réseaux aériens seront également enterrés.

Présence d'un site classé ou situé sur une liste de sauvegarde ? OUI - NON

Présence d'un site archéologique ? OUI - NON

Trois zones reprises à la carte archéologique sont identifiées à l'annexe F « Extraits\_carte\_archélogique », fournie dans la demande de permis d'urbanisme portant sur des travaux techniques (annexe 8).

Présence d'un site Natura 2000, réserves naturelles ou réserves forestières ? OUI - NON

Autre élément de sensibilité environnementale :

Sans objet.

#### A appliquer aux cadres 5 à 8

Type et caractéristiques de l'impact potentiel :

Les incidences notables probables qu'un projet pourrait avoir sur l'environnement doivent être considérées en fonction des cadres précédents, par rapport aux incidences du projet sur les facteurs précisés en page 1, en tenant compte de :

- a) l'ampleur et l'étendue spatiale de l'impact, par exemple, la zone géographique et l'importance de la population susceptible d'être touchée;
- b) la nature de l'impact;
- c) la nature transfrontière de l'impact;
- d) l'intensité et la complexité de l'impact;
- e) la probabilité de l'impact;
- f) le début, la durée, la fréquence et la réversibilité attendus de l'impact;
- g) le cumul de l'impact avec celui d'autres projets existants ou approuvés;
- h) la possibilité de réduire l'impact de manière efficace.

## Cadre 5 – Effets du projet sur l'environnement

- 1) Le projet donnera-t-il lieu à des rejets de gaz, de vapeur d'eau, de poussières ou d'aérosols ou des résidus ?
- dans l'atmosphère : OUI NON
- indiquez-en:
- \* la nature : Gaz d'échappement
- \* le débit : Trafic et rejets inférieurs ou au maximum équivalent à la situation actuelle, les voiries étant déjà existantes mais le transit étant amené à diminuer au bénéfice d'un report modal vers le BHNS ou les modes doux.
- 2) Le projet donnera-t-il lieu à des rejets liquides ?

```
-dans les eaux de surface : OUI - NON.
```

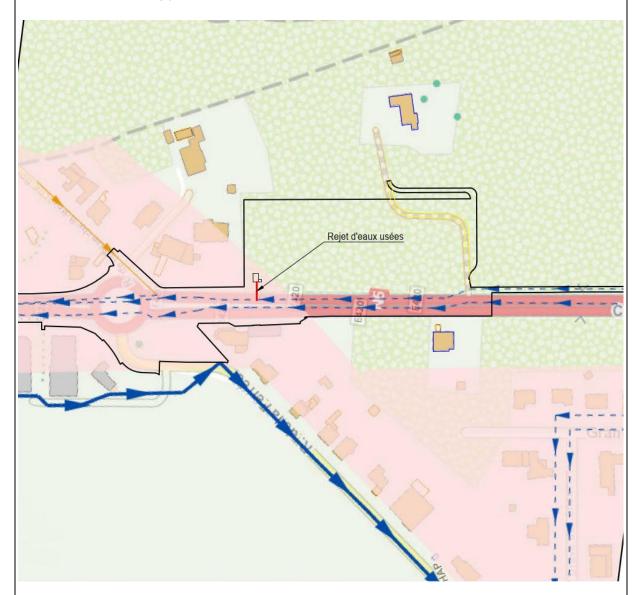
-dans les égouts : OUI - NON.

-sur ou dans le sol : OUI - NON.

- indiquez-en :
- \* la nature (eaux de refroidissement, industrielles, pluviales, boues, ...) : Eaux pluviales et eaux usées domestiques.
- \* le débit ou la quantité: Un nouveau local sanitaire pour les chauffeurs de bus est prévu au terminus de « Ma Campagne ». Le rejet de ces eaux usées sera réalisé dans le réseau d'égouttage existant (réseau de la station d'épuration « Loverval-Haies »). Concernant les eaux pluviales, les superficies de voiries sont globalement inchangées, les plantations d'arbres et de parterres devant amener une diminution des superficies revêtues. Au niveau des P+R, une attention particulière est

portée à une limitation des zones revêtues, notamment par l'utilisation de dalles-gazon pour les places de stationnement. Egalement, pour les zones de circulations en revêtement hydrocarboné, les eaux de ruissellement canalisées seront infiltrées dans le sol par le biais de la sous-fondation drainante.

Un plan indiquant le(s) point(s) de déversement dans les égouts ou dans les cours d'eau doit être joint au dossier. Les rejets des eaux de pluviales récoltées par les avaloirs de voiries sont raccordés aux mêmes canalisations que dans la situation existante. Spécifiquement pour les eaux usées provenant du nouveau local sanitaire du terminus de « Ma Campagne », le rejet est effectué sur l'égouttage existant dans la voirie (cf plan ci-dessous).



#### 3) Le projet supposera-t-il des captages?

- en eau de surface : non

\*lieu: sans objet

\* quantité : sans objet

- en eaux souterraines : non

\* dénomination du point de captage : sans objet

\* quantité : sans objet

4) Description de la nature, de la quantité, du mode d'élimination et/ou de transport choisis pour les sous-produits et déchets produits par le projet envisagé :

En phase travaux, tous les déchets produits, en fonction de leur nature, seront évacués vers des sites de dépôt autorisés appropriés.

- 5) Le projet pourra-t-il provoquer des nuisances sonores pour le voisinage ? OUI NON :
- \* de quel type : Nuisances sonores induites par les engins de manutention et le charroi de chantier.
- \* de façon permanente ou épisodique : Episodique. Par ailleurs, le but poursuivi par le projet est de diminuer la circulation routière sur ce grand axe en favorisant l'usage du transport en commun et des modes doux. Les nuisances engendrées par le trafic routier seront donc nettement inférieures à la situation actuelle avant travaux.
- 6) Modes de transport prévus et les voies d'accès et de sortie :
- \* pour le transport de produit : par route
- \* pour le transport de personnes : par route
- \* localisation des zones de parking : en fonction de l'avancement du chantier
- \* localisation des pipelines, s'il y en a : sans objet
- 7) Le projet portera-t-il atteinte à l'esthétique générale du site ? OUI NON
- 8) Le projet donnera-t-il lieu à des phénomènes d'érosion ? OUI NON
- **9) Intégration au cadre bâti et non bâti**: risques d'un effet de rupture dans le paysage naturel ou par rapport aux caractéristiques de l'habitat traditionnel de la région ou du quartier (densité excessive ou insuffisante, différences par rapport à l'implantation, l'orientation, le gabarit, la composition des façades, les matériaux et autres caractéristiques architecturales des constructions environnantes mentionnées au plan d'implantation

Le projet poursuit, dans sa réalisation, une revalorisation fonctionnelle et paysagère de l'espace public « de façade à façade ». Le nouveau partage de l'espace public diminue l'emprise des voiries au bénéfice des sites propres (piétons, cyclistes et transports publics). Les zones de stationnement, les P+R, ainsi que les places publiques sont largement arborés.

**10) Compatibilité du projet avec les voisinages** (présence d'une école, d'un hôpital, d'un site Natura 2000, d'une réserve naturelle, d'une réserve forestière, etc).

La revalorisation de l'espace public poursuit tous les objectifs urbains tentant à assurer aux riverains un meilleur cadre de vie en étant particulièrement attentif à la sécurisation des abords ou à l'accueil

sur les espaces plus largement remodelés comme la placette à l'angle des rues des Hauchies et du Transvaal, au giratoire sous le R3 ou encore au niveau de l'Institut Notre-Dame de Loverval.

#### 11) Risques d'autres nuisances éventuelles :

Sans objet.

#### 12) Modification sensible du relief du sol. Dénivellation maximale par rapport au terrain naturel :

Plusieurs modifications sensibles du relief du sol sont nécessaires pour les aménagements. Elles font spécifiquement l'objet du formulaire de demande de permis portant sur la modification sensible du relief du sol (annexe 6), joint à la présente demande.

Ces modifications du relief du sol sont résumées ci-après :

- Du giratoire Tirou au quai Arthur Rimbaud (accès au R9): Le talus bordant la N5 du côté de la Sambre doit être remplacé par un mur de soutènement en béton pour poursuivre les aménagements réalisés dans le cadre du métro léger de Charleroi, reproduisant ainsi, la trame plantée et les zones de stationnement perpendiculaires.
- Au niveau du giratoire sous le R3 : Tant à proximité de l'école que de la banque ING, les deux poches de stationnement prévues nécessitent des modifications, à la marge, du niveau du terrain existant. Dans la mesure du possible, le projet suivra en effet les pentes principales existantes.

#### 13) Boisement et/ou déboisement :

Plusieurs opérations de déboisement sont nécessaires pour les aménagements. Elles font spécifiquement l'objet du formulaire de demande de permis portant sur des actes de boisement, de déboisement, d'abattage d'arbres isolés à haute tige [...] (annexe 7), joint à la présente demande.

Ces déboisements sont listés ci-après :

- Du giratoire Tirou au quai Arthur Rimbaud (accès au R9) : Abattage des arbres bordant la N5 pour permettre la reproduction de la trame plantée lors des travaux du Métro Léger de Charleroi.
- Entre la rue de Couillet et la route de Châtelet, à hauteur du magasin LIDL, les arbres existants doivent être abattus pour permettre les plantations en domaine privé respectant la trame paysagère du projet ainsi que la réorganisation du stationnement.
- Au niveau du giratoire sous le R3 : Abattage des arbres situés à proximité de l'école et à proximité du parking près de l'ING pour la construction de deux parkings paysagers.
- Au niveau de l'Institut Notre-Dame de Loverval : L'abattage de plusieurs arbres pour permettre le déplacement l'accès carrossable à l'IND au-delà de la zone d'entrée actuelle (en quittant Charleroi).
- Au niveau du giratoire « Ma Campagne » : Le centre du giratoire existant ainsi qu'une partie de la zone au Sud-Ouest du giratoire doivent être mis à blanc pour permettre la remise aux normes le giratoire actuel.
- Environ 100 mètres au Sud du giratoire « Ma Campagne » : L'abattage de la totalité des arbres présents dans la zone du terminus pour autobus et du P+R paysager.

Par ailleurs, le projet est caractérisé par une politique de plantation très volontariste tout le long de l'axe parcouru. La notice relative aux objectifs paysagers fournie à l'annexe C de la demande de permis d'urbanisme portant sur des travaux techniques (annexe 8).

Signalons encore qu'un inventaire de la végétation ligneuse a été établi par la Direction des Etudes environnementales et paysagères du SPW. Elle est jointe à l'annexe E de la demande de permis

d'urbanisme portant sur des travaux techniques (annexe 8) et permet d'appréhender la végétation impactée par le projet.

#### 14) Nombre d'emplacements de parkings :

Une diminution du nombre de places de stationnement sur l'axe est rendue nécessaire par les aménagements paysagers ainsi que l'insertion des aménagements spécifiques au BHNS. Plusieurs poches de parking de compensation sont prévues, de même que des P+R permettant un report modal vers le BHNS.

Plus de détails concernant la gestion des stationnements sont disponibles dans la note mobilité fournie à l'annexe B de la demande de permis d'urbanisme portant sur des travaux techniques (annexe 8).

#### 15) Impact sur la nature et la biodiversité :

Grâce aux nombreuses plantations prévues dans le projet, tant en voiries (alignements d'arbres haute-tige et plantations basses) que sur les places publiques et dans les P+R, l'impact écologique de la voirie régionale est positif. En effet, cette volonté de végétaliser un maximum, avec la conviction que la « verdurisation » peut renforcer l'attachement des habitants à leur territoire, enrichira le maillage vert.

#### 16) Construction ou aménagement de voirie :

Pour répondre aux problèmes de mobilité actuels et futurs, l'objet des présents travaux consiste essentiellement à la revalorisation et à un nouveau partage de l'espace public « de façade à façade ».

#### 17) Epuration individuelle:

Sans objet.

#### 18) Impact sur les terres, le sol et le sous-sol :

Sans objet.

# Cadre 6 – Justification des choix et de l'efficacité des mesures palliatives ou protectrices éventuelles ou de l'absence de ces mesures

#### Mobilité et stationnement :

La justification des choix relatifs à la mobilité et au stationnement est effectuée dans la note mobilité fournie à l'annexe B de la demande de permis d'urbanisme portant sur des travaux techniques (annexe 8). Cette justification n'est pas reprise ici.

#### Intégration des cyclistes :

A de nombreux endroits, les cyclistes pourront circuler dans les sites spéciaux franchissables et bandes bus. A défaut de tels aménagements, des bandes cyclables suggérées sont prévues et clairement identifiées par un revêtement spécifique. Ces aménagements cyclables n'atteignent pas les mêmes performances que des pistes cyclables isolées de la circulation automobile. Toutefois, vu le cadre bâti et les contraintes importantes tant en ce qui concerne la circulation que le stationnement, il n'a été possible d'implanter une piste cyclable bidirectionnelle qu'entre le P+R de Ma Campagne et le giratoire du Bultia.

De plus, entre le giratoire sous le R3 et la rue du Tunnel, aucun aménagement ne peut être offert aux cyclistes vu la densité du trafic sortant de Charleroi, l'emprise disponible et la pente de la voirie. Un balisage sera donc prévu pour ces derniers par les quartiers (rues de l'Amérique, de la Cité Jardin, Jean Jaurès, Jules Destrée et du Tunnel) pour contourner cette zone.

#### Géométrie des voiries :

De manière à optimiser l'espace disponible pour les piétons et à réduire la vitesse des véhicules, la largeur des voiries a été réduite, en accord avec la Direction des Routes de Charleroi (cf. cadre 2). Ceci n'a cependant pas pu être appliqué au Sud du giratoire sous le R3 car le nombre de poids-lourds y est beaucoup plus important.

#### Gestion de l'eau:

Aucun dispositif de temporisation des eaux de ruissellement n'est prévu sur ce projet. En effet, en voirie, aucune augmentation de la superficie imperméabilisée n'est prévue, des diminutions pouvant même être attendues vu les plantations régulières. Pour ce qui est des parkings de compensation et P+R hors des voiries, le projet prévoit un maximum de revêtements drainants (de type « dallesgazon » et/ou zones de plantations), permettant ainsi une infiltration des eaux pluviales, y compris pour les eaux de ruissellement provenant des zones de circulation en revêtement hydrocarboné.

#### Acoustique:

Pour les voiries, aucun dispositif de limitation du bruit n'est prévu. Cependant, le projet sera bénéfique d'un point de vue acoustique grâce au renouvellement des revêtements (qui seront moins bruyants que des revêtements dégradés existants), à la réduction du trafic attendue ainsi qu'à l'utilisation de matériel roulant moderne (hybride voire full électrique) sur la ligne de BHNS, et donc particulièrement silencieux.

Pour le P+R de Ma Campagne, une frange végétale de dix mètres est conservée ou reconstituée entre les habitations et les places de stationnement. Outre la fonction d'écran visuel, ces plantations permettront également d'atténuer les nuisances sonores liées à l'usage des P+R.

#### Paysage et environnement :

Un grand nombre d'arbres doivent être abattus pour la réalisation du P+R de Ma Campagne. Pour éviter cette situation, d'autres localisations ont été envisagées, par exemple au-delà du giratoire (côté Charleroi). Cette alternative n'a pu être suivie que ce soit pour des raisons d'espace disponible ou pour des raisons de mobilité. La localisation prévue au projet est en effet idéale, les utilisateurs venant du Sud ne devant franchir ni le carrefour à feux, ni le giratoire. Notons encore que le P+R est implanté dans l'emprise du projet de révision du plan de secteur lié au tracé de l'E420-N5, faisant l'objet d'une étude d'incidence (en cours actuellement).

# Cadre 7 – Mesures prises en vue d'éviter ou de réduire les effets négatifs sur l'environnement

- les rejets dans l'atmosphère
Les véhicules qui seront utilisés pour l'exploitation du BHNS seront des véhicules respectant les normes européennes en matière de pollution, de type hybride électrique ou full électrique.
- les rejets dans les eaux
Utilisation de revêtements perméables dans les P+R et parkings de compensation (dalles-gazon dans les zones de stationnement) et infiltration des eaux de ruissellement des zones de circulation er revêtement hydrocarboné par le biais de la sous-fondation drainante.
- les déchets de production
Néant.
- les odeurs
Néant.
- le bruit
Diminution du trafic de transit, et donc du bruit, attendue grâce aux aménagements ainsi que par l'utilisation de véhicules de type hybride électrique ou full électrique.
- la circulation
Diminution du trafic de transit attendue grâce aux aménagements.
- impact sur le patrimoine naturel
Néant.
- l'impact paysager
Nombreuses plantations d'arbres et d'autres végétaux, en voirie mais également sur les places publiques ainsi que dans les P+R, ayant un impact paysager positif et répondant aux attentes de la Ville de Charleroi.
- l'impact sur les terres, le sol et le sous-sol
Néant.

Cadre 8 – Esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le demandeur et indication des principales raisons du choix de ce dernier, eu égard aux effets sur l'environnement<sup>2</sup>.

D'un point de vue de la mobilité (aussi bien pour les véhicules privés que les transports en commun), les différentes solutions de substitution qui ont été examinées sont mentionnées dans la note mobilité fournie à l'annexe B de la demande de permis d'urbanisme portant sur des travaux techniques (annexe 8).

De ces différentes solutions ont découlé un ensemble d'esquisses très poussées et toutes largement débattues par l'ensemble des parties concernées. Les plans présentés dans le cadre de la présente demande sont le reflet des solutions retenues et validées.

Dans ce cadre, une concertation avec les habitants et les usagers a été organisée, fin 2019, par la Ville de Charleroi. Le rapport final de cette procédure est joint à la présente notice d'évaluation des incidences. Outre l'élaboration de ce rapport, la concertation a également permis de mettre en lumière certaines améliorations du projet, ces dernières ayant dès lors été intégrées dans les plans de demande de permis d'urbanisme.

Parmi ces améliorations intégrées, citons, par exemple :

- L'augmentation des zones de Kiss & Ride à hauteur de l'IND de Loveral, tant vers que depuis Charleroi ;
- La création d'un aménagement cyclable sécurisé et confortable pour liaisonner le P+R de Ma Campagne (extrémité de la ligne de BHNS) et le site du Bultia, en ce compris le réaménagement du pourtour du giratoire du Bultia.

aménagement des lieux. » Voy. C.E. n° 210 607 du 21 janvier 2011.

l'auteur du projet - et non par l'autorité administrative - se heurte à des objections sérieuses liées au bon

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> En la matière, il convient d'avoir égard à la jurisprudence du Conseil d'Etat qui considère « qu'en toute hypothèse, l'examen de la possibilité d'une solution alternative n'a de sens que si la localisation choisie par

## Cadre 9 – Résumé non technique des cadres 2 à 8.

L'ensemble des travaux d'aménagement défend trois objectifs :

- Anticiper et promouvoir une meilleure accessibilité de la Ville et à son évolution future ;
- Promouvoir et favoriser clairement la circulation des transports en commun urbains en les incluant avec priorité et confort sur les espaces nouvellement partagés tout en faisant la part belle aux modes doux (vélos et piétons) ;
- Valoriser les nouveaux espaces en défendant une qualité de vie urbaine retrouvée pour tous les besoins et les spécificités des riverains.

Le projet poursuit dans sa réalisation une revalorisation fonctionnelle et paysagère des espaces publics parcourus par tout type de circulation sur cet axe. Il définit un nouveau partage de l'espace respectif de façade à façade en implantant avec priorité les sites propres pour autobus, des espaces pour les cyclistes ainsi que pour les piétons. Il modifie enfin la perception des lieux par une politique de plantation volontariste destinée à revaloriser la perception et la jouissance pour tous les utilisateurs des espaces publics.

Cadre 10 – Date et signature du demandeur							